MÉMOIRE

SUR la Route de Romans, au Sault du Rhône, par Roybon.

LE directoire du département de l'Iſere, par ſa proclamation du 5 août 1790, invite les perſonnes & les municipalités de ſon reſſort, à lui communiquer les projets d'établiſſement public qu'elles peuvent avoir en vue. C'eſt ainſi que, répondant à la confiance qui a déterminé le choix de ſes membres, cette bienfaiſante adminiſtration s'empreſſe, dans le début de ſon honorable carriere, à aller au-devant de tout ce qui peut opérer le bonheur général.

Excitée par un pareil encouragement, autant que par l'importance de l'objet, la ville de Roybon vient récla-

mer ſa juſtice, en faveur de la route ordonnée par deux arrêts du conſeil de 1772 & 2 mai 1773, de Creſt au Sault du Rhône par Romans, Roybon & la Côte-Saint-André.

Nul établiſſement de ce genre ne ſauroit être ſollicité par des intérêts plus puiſſants; & ſi malgré leur évidence, cette route a été auſſi long-temps négligée, ç'a été par la ſuppreſſion des corvées, & par les raiſons que, ſous l'ancien régime, les motifs d'intérêts publics n'étoient pas toujours des titres qui prévaluſſent ſur l'intrigue & les mouvements de l'intérêt perſonnel.

Heureuſement ces temps ne ſont plus, celui de la juſtice & de la raiſon a ſuccédé; il ſuffira de faire voir que l'établiſſement du chemin réclamé eſt fondé ſur ces principes : qu'il eſt néceſſaire pour la marche des troupes, avantageux au commerce, & preſque indiſpenſable à de vaſtes & intéreſſantes contrées, pour fixer en ſa faveur la protection de l'adminiſtration.

Les raiſons d'utilité pour la marche des troupes, & le commerce, qu'offre le chemin de Creſt au Sault du Rhône, & qui devroit être prolongé de Creſt par Die, juſques à Veynes & Gap, ont été développées dans un mémoire imprimé de la ville de Romans; ce mémoire ſera mis ſous les yeux de l'adminiſtration; ce qui diſpenſera de traiter ici ces deux objets. On remarquera ſeulement, qu'en cas de guerre avec l'Italie, on ne pourroit, en l'état, faire arriver une armée ſur ces frontieres, par le Dauphiné, que par une ſeule route; ce qui, d'une part, ralentiroit néceſſairement ſa marche; & de l'autre, l'expoſeroit à une pénurie de proviſions, tandis qu'en la faiſant marcher ſur deux colonnes, par deux routes différentes, on n'a pas les mêmes inconvénients à craindre.

Quant à l'intérêt du commerce en général, il conſiſte eſſentiellement, en ce que, par la route dont il s'agit,

les voitures auront deux fortes journées de moins pour le voyage de la Suiſſe & de Geneve; qu'elles éviteront la Savoie, où la dépenſe eſt plus forte qu'en France, eû égard à la différence du numéraire, & où l'on paye un droit de tranſit de trois livres par voiture, & quatre péages; cette diminution de frais qui arrive à environ vingt ſous par quintal, eſt inappréciable, & ſe renouvelle chaque année.

L'intérêt public ſe rencontre encore dans l'avantage qui réſulte de ce chemin pour Roybon & les contrées qui l'avoiſinent: les obſervations qui vont ſuivre, & qui forment le principal objet de ce mémoire, démontreront cette vérité.

La population de la ville de Roybon, & ſon territoire, s'éleve à près de deux mille quatre cents ames, elle eſt ſuſceptible d'une très-grande augmentation; mais elle tient au degré de faveur que peut acquérir une manufacture en groſſes draperies, & au débouché d'une très-grande quantité de bois & de fourrages qui forment les uniques productions du pays, & ces avantages ſont eux-mêmes ſoumis à l'établiſſement du chemin de Roybon au Sault du Rhône.

Il ſe fabrique annuellement à Roybon ou dans les paroiſſes circonvoiſines, plus de quinze cents pieces ratinées au deſſus de quarante aunes; leur exportation, & l'importation des matieres qui y ſont employées, ne peuvent ſe faire qu'à dos de mulet; les chemins exiſtants n'étant praticables à aucune voiture, & s'agiſſant du tranſport de plus de huit mille quintaux, il eſt ſenſible que l'augmentation de dépenſe à cet égard, forme un obſtacle très-réel au progrès de la manufacture.

Un ſecond inconvénient du défaut d'une communication facile, dont elle a à ſouffrir, eſt d'éloigner la préſence des marchands drapiers; ceux de Geneve, & des

villes de la Suiſſe qui venoient ſur les lieux, il y a quelques années, faire les emplettes en draperies les plus eſſentielles, ont enfin été rebutés, par la difficulté & les périls qu'offrent les chemins : aujourd'hui réduits à acheter de la ſeconde main, ou à s'adreſſer à des commiſſionnaires, ils ne peuvent qu'imparfaitement & d'une maniere onéreuſe, remplir leurs objets; ils ſont forcés d'abandonner cette branche de commerce; ce ſera ſur-tout ici la principale cauſe de la décadence de la manufacture.

Cependant ſa ruine influeroit ſur la proſpérité générale, parce qu'elle eſt entierement alimentée par les matieres du pays, & que ſes étoffes ſont preſque toutes vendues à l'étranger; que par-là elle procure néceſſairement une augmentation de numéraire : une pareille conſidération eſt, ſans doute, d'une haute importance, & mériteroit ſeule à la manufacture une protection ſpéciale : d'ailleurs, il eſt palpable que ſa chûte entraîneroit la ruine abſolue d'un pays conſidérable, & réduiroit aux plus dures extrêmités les nombreux ouvriers qu'elle occupe.

La ſollicitude des habitants de Roybon à cet égard eſt d'autant plus vive, que leur exiſtence eſt comme attachée à cette manufacture : nul autre objet ne peut leur en tenir lieu, & offrir carriere à leur activité & à leur induſtrie; plus de douze mille arpents de terrein qu'embraſſent les bornes de leur territoire, ne leur offrent pas même la reſſource de l'agriculture.

En effet, les uniques productions de ce vaſte terrein, ſont les bois & les fourrages; il ſe refuſe à tout autre eſpece de fruits; il eſt vrai que la ville de Romans, au Sud ou Eſt, Rives, la Côte-Saint-André, les différents bourgs & villages de la plaine de Bievre, au Nord, qui ſont dépourvus de fourrages & de bois, préſenteroient pour ceux de Roybon une conſommation aſſurée; mais étant impoſſible de les exporter autrement qu'à dos de

mulet, & à l'aide des plus grands frais, ils deviennent en partie inutiles pour les habitants de Roybon même (1).

A ces motifs déterminants, la ville de Roybon oſera préſenter des conſidérations particulieres. En exécution des arrêts du conſeil cités, la route fut d'abord tracée par Peyrins, Crepol & Montrigaud ; les habitants de Roybon furent employés par corvées, à l'ouverture de ce tracé & y conſacrerent beaucoup de temps & de dépenſes.

Dans la ſuite, il fut vérifié que cette direction étoit plus longue & ſoumettoit inévitablement à la conſtruction de deux principaux ponts, l'un, ſur la riviere d'Herbane à Crepol, l'autre, ſur le torrent de Châlon, dont la dépenſe, ſuivant le devis qui en fut fait, auroit porté à des ſommes très-conſidérables. Ces inconvénients déterminerent un ſecond tracé, par Geniſſieux, Saint-Michel, Montmiral, la Jaieres, Dionnay & Roybon ; par ce nouveau tracé, la route eſt plus courte de 1800 toiſes, ſe trouve aſſiſe ſur un terrein à tous égards plus convenable, & dégagée de tous ouvrages d'arts, ſi on en excepte un pont de douze pieds d'ouverture, dont le devis porte la dépenſe à quatre mille livres. Ces raiſons étoient bien faites pour mériter la préférence au dernier projet. Il fut définitivement adopté au bureau d'adminiſtration des ponts & chauſſés ; enſorte qu'après les opérations géométriques & de nivellement, les tâches furent réparties depuis la ville de Roybon juſques au deſſous de Montmiral, & un grand nombre d'autres ont, à peu de choſes près, perfectionné les ouvrages en terraſſes qui leur avoient été aſſignés.

D'autre part, la communauté de Roybon, celle du

---

(1) La ſache de charbon du poids d'un quintal, ſe vend, rendue à Rives, 36 à 38 ſous, & elle coûte juſques à vingt ſous de voiture.

marquiſat de Breſſieux, la Côte-Saint-André, & toutes les communautés adjointes au nombre de vingt-quatre, ont encore été chargées par tâche de l'ouverture de la même route de Roybon à Champier.

Elles s'en ſont occuppées pendant long-temps avec une activité infatigable : elles ont ouvert les boyaux, coupé les berges ou douves, & déraciné les arbres & les bois ſur toute cette diſtance ; enſorte que ce chemin, à quelques lacunes près, eſt aujourd'hui proviſionnellement praticable de Roybon à Champier. On ſe perſuade que des travaux auſſi majeurs, ont conſidérablement dû épuiſer ces communautés ; celle de Roybon, en particulier, y a employé plus de quinze mille journées de manœuvres ou de tombereaux. Mais il y a plus ; ces travaux ont endommagé la plupart des fonds traverſés par le contenu qu'il en occupe, ſoit par l'abbatis des arbres de toutes eſpeces, ſoit parce qu'il intercepte les eaux d'arroſage & qu'il laiſſe ces fonds ouverts dans pluſieurs parties.

Ces dommages ſont devenus irréparables relativement ſur-tout aux énormes déblais & remblais qui ſe ſont opérés & qui ont changé la diſpoſition du ſol. Ce concours de circonſtances aſſureroit donc toujours plus la ruine de la ville de Roybon, ſi elle étoit aujourd'hui privée de la route.

Mais s'il eſt vrai que ce fût-là tout ce qui pourroit lui arriver de plus malheureux, il ne l'eſt pas moins que l'exécution de cette route lui préſente l'avantageuſe alternative d'augmenter ſa population ; de donner la plus grande faveur à ſa manufacture ; de faciliter la ſortie de ſes fourrages & de ſes bois, dont manquent les contrées voiſines, & de rendre ſes marchés & les ſept foires qui y ſont établies, le premier dépôt de la plus grande par-

tie des grains de la Valoire & des plaines qui l'entourent. Eſt - il de bienfait plus capable d'exciter l'intérêt d'une adminiſtration ſage, & dont l'inſtitution a eſſentiellement pour but la proſpérité publique?

On vient de donner un apperçu des avantages généraux & particuliers, qu'offre la route de Romans au Sault du Rhône par Roybon; ils ſont tels qu'on ne ſauroit éviter de la claſſer dans le nombre des routes de premier ordre; cependant on ne ſauroit diſſimuler ici que les rivalités & l'égoïſme lui ont ſuſcité pluſieurs détracteurs; quelques citoyens des villes de Valence, Tain & Saint-Vallier, préjugeant bien qu'elle diminueroit l'affluence des voyageurs qui ſont obligés de ſuivre maintenant la route du Rhône, ont tout mis en uſage, ſous le nom de ces villes, ponr la faire échouer, & maintenant on eſt inſtruit que la municipalité de Serres fait les plus grands efforts pour obtenir une nouvelle direction de la même route par ce bourg; qu'à l'appui d'une prétention auſſi révoltante on crée à ſon établiſſement par Roybon, des difficultés qui n'exiſtent pas; qu'on aſſure, d'autre part, que la direction de Romans à la Côte par Serres, raccourcit de deux lieues.

Pour ſe convaincre de l'infidélité d'une pareille aſſertion, il ne faut que conſulter les meilleures cartes, & celle de Caſſiny en particulier; on y verra que la ligne directe de Romans à la Côte, paſſe ſur le territoire de Roybon, & s'il pouvoit reſter quelques doutes ſur ce point, il ſeroit facile de les réſoudre d'une maniere péremptoire; les ſieurs Montluiſant & Bernard, ingénieurs, l'un de réſidence à Montelimart, l'autre à la Côte, ont levé le plan du tracé par Roybon: il réſulte, que de Romans à Roybon, la diſtance eſt de 16000 toiſes, meſure royale, & de Roybon à Champier, de 11050 toiſes; en tout 27050 toiſes: on peut aſſurer que par Serres la diſtance ſeroit

de 30000 toiſes; après cela, la municipalité de Serres pourroit-elle préſenter quelques conſidérations qui fuſſent dans le cas d'accréditer ſa réclamation ? Diroit-elle que la route par Serres ſeroit aſſiſe ſur un terrein moins coupé, plus ouvert & plus dégagé d'obſtacles ? Il ſeroit très-facile encore de faire voir que ce ſeroient autant d'allégations qui n'auroient pas la moindre réalité, & que ſous cet aſpect, il eſt impoſſible que la direction par Serres puiſſe jamais ſoutenir la concurrence avec celle par Roybon.

Le premier obſtacle qui ſe préſente à la route par Serres, naît de la multitude des ouvrages d'art dont il faudroit l'hériſſer; il ſeroit ſur-tout indiſpenſable d'y conſtruire quatre ponts ſur les rivieres de Galaveyſon, Galore, l'Herbaſſe & le torrent de Châlon : ces ponts coûteroient des ſommes immenſes, eû égard à l'éloignement des matériaux, au volume & à l'impétuoſité des eaux de ces rivieres dans les temps de crue; malgré une dépenſe auſſi majeure, la route ſeroit encore fréquemment interceptée par les nombreux torrents qui la traverſeroient.

Sous ce premier rapport, la route par Roybon eſt évidemment préférable, puiſqu'elle n'exige à toute rigueur que deux ponts de douze pieds d'ouverture; l'un, ſur la petite riviere d'Aigue-Noire; l'autre, ſur celle de Galore priſe à ſa naiſſance : les devis qu'en ont fait les ingénieurs, n'en portent pas la dépenſe à douze mille livres; & ils pourroient même être ſuppléés par des caſſis, parce que ces rivieres ſont gayables même dans les plus fortes irruptions.

En ſecond lieu, de la Côte à Romans par Serres, il ſe préſente ſix principales montées très-conſidérables, deux à Théodure, celle de la forêt du Bru, celle de Galaveyſon au bourg de Serres, celle de la riviere de Galore aux forêts de Laric, & celle de la riviere d'Herbaſſe à Arthamonay; trois de ces montées ſur-tout ne peuvent permettre,

malgré toutes les reſſources de l'art, d'y régler la rampe au-deſſous de huit & dix pouces d'élévation par toiſe, inconvénient majeur, qui, aſſujettiſſant les rouliers à s'aider de coubles de ſecours, anéantit, par-là, les premiers avantages d'une route.

Par Roybon, cet obſtacle ne ſubſiſte pas, puiſqu'il ne ſe préſente que deux montées ſur des croupes qui offrent le plus facile développement & où les rampes ont été réduites à quatre & quatre pouces & demi d'élévation par toiſe, dans les points les plus difficultueux. En troiſieme lieu le tracé par Roybon offre encore la différence avantageuſe, que par cette direction, on trouve les matériaux en abondance & plus à proximité ; que la route traverſera plus de villages & de lieux habités ; qu'elle ſera toujours ſur un terrein découvert & ſolide : l'ancienne forêt de Chambarand, qu'elle traverſe ſur environ quinze cents toiſes, en deux intervalles, ſe trouvant entiérement détruite & déracinée dans ces parties, tandis que par Serres la route ſe trouveroit iſolée preſque dans toute ſon étendue, & qu'on ſeroit obligé de traverſer les fôrets de Lentiol & du Laric, qui ſont très-ſpacieuſes & très-ſauvages.

Ainſi donc, il ne ſauroit écheoir nul paralelle, nulle comparaiſon ſur les inconvénients & les avantages que peuvent préſenter les deux routes ; mais quand il faudroit aller plus loin, & ſuppoſer d'ailleurs, pour un inſtant, toutes choſes égales, il reſteroit toujours en faveur du tracé par Roybon, qu'on y a comme perfectionné la majeure partie des ouvrages en terraſſes ; que ces travaux ont occaſionné des dépenſes & des dommages inappréciables, qui ne peuvent être réparés que par la vivification qui réſultera de la route ; qu'en un mot, les ingénieurs ont depuis long-temps achevé leurs opérations de

nivellement; ouvrages de longue haleine & très-diſpendieux. Comme on voit, toutes les raiſons ſe cumulent pour faire proſcrire les prétentions de la municipalité de Serres, en même-temps qu'elles militent en faveur de la route par Roybon.

Dans une ſemblable poſition, les habitants de Roybon attendent, avec autant de ſécurité que d'impatience, que l'adminiſtration daigne, dans ſa ſageſſe, définitivement prononcer ſur le ſort de la route dont il s'agit.

A GRENOBLE, chez J. ALLIER, Imprimeur.

f16